शोध प्रारूप

4.0 प्रस्तावना

यूरूग्वे राउन्ड में सेवाओं के व्यापार पर जो समझौता हुआ। वह शायद बहुपक्षीय व्यापार प्रणाली में सर्वाधिक महत्त्वपूर्ण प्रगति है। सेवा व्यापार संबंधी नया सामान्य समझौता (गैट्स) ने अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर नियम एवं प्रतिबद्धताओं को पहली बार तय किया। ये नियम ऐसे हैं जिनकी तुलना काफी हद तक गैट् (GATT) के साथ की जा सकती है। गैट्स का सबसे महत्त्वपूर्ण तत्व प्रतिब(ताओं के निर्धारण में प्रयुक्त सेवाओं का वर्गीकरण है। गैट्स की सूची में जो वर्गीकरण किया गया है उसमें ग्यारह आधारभूत सेवा क्षेत्रों को रखा गया है (12वीं श्रेणी में मिली जुली सेवाएँ आती हैं)। इन क्षेत्रों को आगे 160 उपक्षेत्रों या स्वतंत्र सेवा क्रियाओं में बाँटा गया है। उदाहरण के लिए पर्यटन वर्ग को होटल एवं रेस्टोरेंट के उप वर्गों में बांटा गया है।

ये बारह क्षेत्र हैंः

1. व्यावसायिक सेवाएँ (व्यय पेशा क्षेत्र एवं कप्यूटर के)
2. संप्रेषण सेवाएँ
3. निर्माण एवं संबधित इन्जीनियरिंग सेवाएँ
4. वितरण सेवाएँ
5. शिक्षा संबंधी सेवाएँ
6. पर्यावरण संबंधी सेवाएँ
7. वित्तीय सेवाएँ (बीमा एवं बैंकिग)
8. स्वास्थ्य संबंधित एवं समाज सेवाएँ
9. पर्यटन एवं यात्रा संबंधी सेवाएँ
10. मनोरंजन, सांस्कृतिक एवं खेल कूद संबंधित सेवाएँ
11. परिवहन सेवाएँ एवं
12. अन्य सेवाएँः जो पहले दी गई सेवाओं में सम्मिलित नहीं हैं

जब हम सेवा क्षेत्रों की बात करते हैं तो सेवाओं को व्यापक रूप से तीन वर्गों में बांटा जा सकता है। ये हैं– व्यावसायिक सेवाएँ, सामाजिक सेवाएँ एवं व्यक्तिगत सेवाएँ।

व्यावसायिक सेवाएँ: व्यावसायिक सेवाएँ वे सेवाएँ हैं जिन्हें व्यावसायिक उद्यम अपने कार्य संचालन में प्रयुक्त करते हैं। इनके उदाहरण हैं बैंकिग, बीमा, परिवहन भंडारण एवं संप्रेषण सेवाएँ।

सामाजिक सेवाएँ: ये सेवाएँ वह होती हैं जो कुछ सामाजिक उद्देश्यों को पाने के लिए स्वेच्छा से प्रदान की जाती हैं। इनके उद्देश्य हो सकते हैं–समाज के कमजोर वर्ग के जीवन स्तर को ऊँचा उठाना, उनके बच्चों की शिक्षा की व्यवस्था करना तथा कच्ची बस्तियों में स्वास्थ्य एवं सपफाई की व्यवस्था करना।

साधारणतया ये सेवाएँ स्वैच्छिक संगठनों द्वारा प्रदान की जाती हैं जो इसके बदले कुछ राशि लेते हैं ताकि वे लागत पूरी कर सके। उदाहरण के लिए कुछ गैर–सरकारी संगठनों (एन.जी.ओ.) एवं सरकारी एजेंसियों के द्वारा प्रदत्त स्वास्थ्य एवं शिक्षा संबंधी सेवाएँ।

व्यक्तिगत सेवाएँ: ये वे सेवाएँ हैं जिनका अनुभव विभिन्न ग्राहकों द्वारा अलग–अलग तरीके से होता है। इनमें एकरूपता नहीं हो सकती। ये सेवा प्रदान करने वाले के अनुसार भिन्न होती हैं। साथ ही ये ग्राहकों की पसन्द एवं आवश्यकता पर भी निर्भर करती हैं। इनके उदाहरण हैं: पर्यटन, मनोरंजन सेवाएँ एवं जलपान गृह।

अर्थ व्यवस्था में सेवाओं की भूमिका।

सेवा क्षेत्र जिसमें बिजली, टेलीकॉम एवं परिवहन भी सम्मलित हैं, अधिकांश आर्थिक सहयोग एवं विकास संगठन (OECD) के सदस्य देशों की अर्थव्यवस्था का 60 से 65 प्रतिशत भाग है। आश्चर्य की बात तो यह है कि विकासशील देशों का सकल घरेलू उत्पाद (जी.डी.पी.) का एक महत्त्वपूर्ण भाग सेवा क्षेत्र से प्राप्त होता है।

आर्थिक विकास एवं गरीबी को दूर करने के लिए टिकाऊ, उच्च एवं व्यापक आधर पर उन्नति आवश्यक है। इस उन्नति के लिए अर्थव्यवस्था में निवेश में वृद्धि आवश्यक है। हाल ही के वर्षों में उन्नति एवं निवेश के संकेत उत्साहवर्धक हैं। यदि

जनसंख्या की क्रय शक्ति में समानता की दृष्टि से देखें तो भारत विश्व का दूसरा सबसे बड़ा देश है। विश्व की पांच सर्वोच्च अर्थव्यवस्थाओं में इसका स्थान है एवं इसके विश्व की तीसरी सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था बन जाने की संभावना है।

अर्थव्यवस्था की बढ़ोतरी के साथ सकल घरेलू उत्पाद की क्षेत्रीय संरचना में परिवर्तन हो रहा है जिसमें सेवा का योगदान बढ़कर 50 प्रतिशत हो गया है तथा कृषि का घटकर 25 प्रतिशत रह गया है। 2003–04 के मध्य विस्तार का मुख्य कारण सेवा क्षेत्र ही रहा जिसका सकल घरेलू उत्पाद की वास्तविक बढोतरी में 57.6 का योगदान रहा। इस बढ़ोतरी में व्यापार, होटल, परिवहन एवं सम्प्रेषण सबसे आगे रहे। अर्थात् सेवा क्षेत्र भी वस्तु उत्पादन क्षेत्र के बेहतर निष्पादन से कदम मिला कर चला। मुख्य बंदरगाहों पर माल लदान में तेजी से विस्तार एवं रेलों में माल की ढुलाई एवं यात्रियों में बढ़ोतरी से परिवहन क्षेत्र का प्रर्दशन उत्साहवर्धक रहा है।

ताजा अनुमानों के अनुसार सेवा क्षेत्र की विश्व की अर्थ व्यवस्था में 63 प्रतिशत भागीदारी है जबकि उद्योग का योगदान 32 प्रतिशत एवं कृषि का मात्र 5 प्रतिशत रहा है। विकासशील देशों में 70 प्रतिशत श्रम शक्ति सेवा क्षेत्र में लगी है।

परिवहन सेवा

परिवहन व्यवस्था मानव आर्थिकी को गति प्रदान करने का महत्वपूर्ण कारक रही है। आज के भौतिक युग में विकसित परिवहन के साधन किसी भी क्षेत्र के आर्थिक विकास का द्योतक है। सामान्यतः परिवहन मानव एवं पदार्थों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक प्रेषित करने में सहायक होता है। यह प्राचीन काल से ही आर्थिक, सामाजिक एवं राजनैतिक क्रिया–कलापों को नियंत्रित करता है। वास्तव में यातायात जाल आर्थिकी की धमनियां हैं। जिनके द्वारा आर्थिकी का जीवन रक्त प्रवाहित होता है। अतः परिवहन जाल भूवैन्यासिक व्यवस्था का अत्यन्त आवश्यक अंग है।

मानव द्वारा निर्मित सभी परिवहन सुविधाएं एवं भौतिक संसाधन अन्ततः संरचनात्मक तत्व के अन्तर्गत निहित है जो आर्थिक एवं सामाजिक विकास हेतु प्रेरक शक्ति प्रदान करते हैं। ऐसे तत्वों में यातायात का सर्वाधिक महत्व है। जो आधुनिक आर्थिक विकास की धुरी है (रामनाथन, 1948)। मिश्र (1987) के अनुसार आर्थिक

विकास के प्रत्येक चरण में परिवहन का विशिष्ट महत्व है। विभिन्न अनुप्रस्थ एवं उर्ध्वाधर स्तरों पर क्षेत्रीय समायोजन एवं कार्यात्मक समायोजन का प्रधान सूत्र परिवहन ही है। परिवहन प्रादेशिक कार्यात्मक अन्तर्सम्बन्ध का द्योतक है जो उत्पादन का महत्वपूर्ण अंग है। परिवहन द्वारा वस्तुओं को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने से उसकी मूल्य वृद्धि होती है। इस प्रकार परिवहन एक विशेष प्रकार की सेवा या सुविधा प्रदान करता है। आदर्श परिवहन जाल यातायात को कम करता है। परिवहन खर्च घटाता है। विपणन अवसरों को विस्तृत करता है। रोजगार अवसरों में वृद्धि करता है तथा उपभोक्ता वस्तुओं की उपलब्धता को सुनिश्चित करता है। परिवहन के साधनों में बहुत से तथ्य समाहित हैं, परन्तु अध्ययन क्षेत्र के विकास के स्तर को निर्धारित करने के लिए सड़क, रेल एवं जल परिवहन की उपलब्धता पर विशेष ध्यान दिया गया है।

सड़क परिवहन :—

आर्थिक दृष्टि से परिवहन के साधनों में सडक़ों का सर्वाधिक महत्व है जो वर्तमान समय में राष्ट्रीय एकता में सहायक है। यह सबसे सुगम परिवहन का साधन तथा यातायात व्यवस्था का अत्यन्त प्रमुख अवयव है। यद्यपि ये प्रत्यक्ष रूप से धन का उत्पादन नहीं करती, लेकिन विपन्नता से सम्पन्नता की तरफ रूपान्तरण में उत्प्रेरक का कार्य करती है तथा परम्परागत एवं रूढ़िवादी समाज में भी आधुनिकता एवं तकनीकी परिवर्तन प्रक्रिया को बढ़ावा देती है। कोई भी गाँव जब उपयुक्त सड़क के द्वारा निकटतम विकास केन्द्र से सम्बद्ध हो जाता है तो उसकी आर्थिकी में उल्लेखनीय परिवर्तन हो जाता है। अतः ग्रामीण विकास योजनाओं में सड़कों का महत्वपूर्ण स्थान होता है (अरोरा, 1979)।

विश्व के सड़कों का इतिहास बहुत पुराना है। सभ्यता के आरम्भ से सड़कों का विकास हुआ है। प्राचीन काल में अधिकतर कच्ची सड़कों अथवा पगडंडियों का सहारा लिया जाता था। पक्की सडक़ों की सख्या बहुत ही सीमित थी। इनमें सुधार एवं वृद्धि मोटर—गाड़ी के आविष्कार के बाद हुई। आज विश्व में कहीं भी ऐसा देश नहीं है जिसमें श्रेष्ठ पक्की सड़कें न हो। वर्तमान आधुनिक युग में सडकें सभ्यता का बीज बोती हैं। इसमें सभ्यता का विकास होता है। गाँवों एवं नगरों को सडकें संलग्न करती हैं और पारस्परिक आदान—प्रदान को सुगम एवं सुलभ बनाती हैं।

इसके अतिरिक्त जीवन–स्तर में सुधार, प्रशिक्षित व्यक्तियों, वित्तीय संस्थाओं एवं औद्योगिक इकाईयों के लिए सीमान्त क्षेत्रों का भी आकर्षण केन्द्र बन जाना और व्यापार क्षेत्रों का भी विस्तृत हो जाना इत्यादि सड़क सेवाओं की उपलब्धता के अन्य लाभ है। यहीं कारण है कि सडक़ निर्माण में अधिक निवेश करने वाले राष्ट्रों में आर्थिक विकास की गति तीव्र रही है।

भारत में मार्गों एवं कच्ची सड़कों का उपयोग परिवहन के लिए प्राचीन काल से किया जाता रहा है। आर्थिक तथा प्रौद्योगिक विकास केसाथ भारी मात्राा में सामानों तथा लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के लिए पक्की सड़कों तथा रेलमार्गों का विकास किया गया है। रज्जुमार्गों, केबिल मार्गों तथा पाइप लाइनों जैसे साधनों का विकास विशिष्ट सामग्रियों को विशिष्ट परिस्थितियों में परिवहन की माँग को पूरा करने के लिए किया गया।

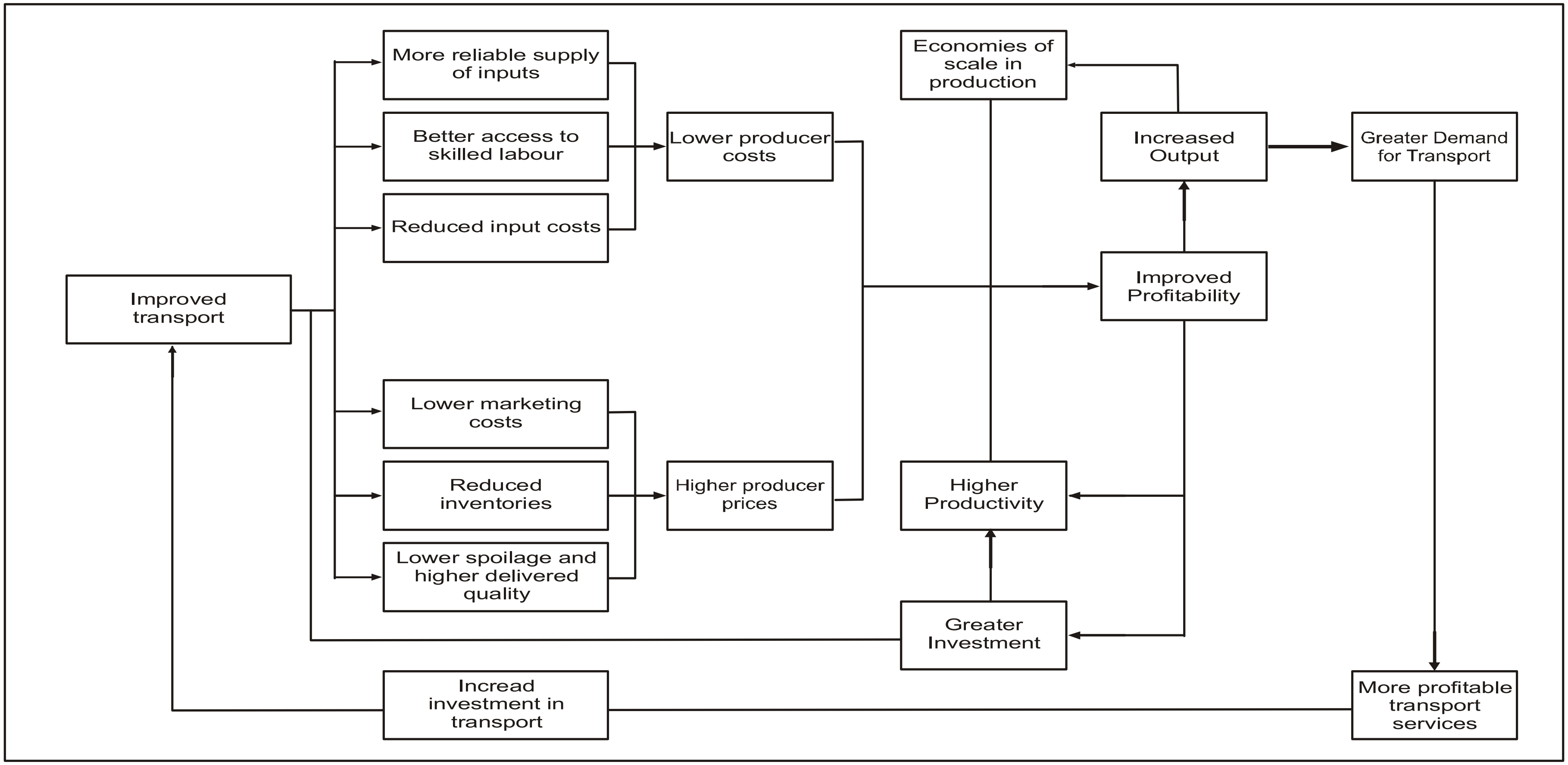
भारत का सड़क जाल विश्व के विशालतम सड़क–जालों में से एक है। इसकी कुल लंबाई 2.3 लाख कि.मी. (2008–09 में) है। यहाँ प्रतिवर्ष सड़कों द्वारा लगभग 85 प्रतिशत यात्री तथा 70 प्रतिशत भार यातायात का परिवहन किया जाता है। छोटी दूरियों की यात्रा के लिए सड़क परिवहन अपेक्षाकृत अनुकूल होता है।

भारत में, द्वितीय विश्व युद्ध से पहले तक आधुनिक प्रकार का सड़क परिवहन अत्यंत सीमित था। पहला गंभीर प्रयास 1943 में 'नागपुर योजना' बनाकर किया गया। रजवाड़ों और ब्रिटिश भारत के बीच समन्वय के अभाव के कारण यह योजना कियान्वित नहीं हो पाई। स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् भारत में सड़कों की दशा सुधारने के लिए एक बीस वर्षीय सड़क योजना (1961) आरंभ की गई। हालाँकि, सड़कों का संकेद्रण नगरों एवं उनके आसपास के क्षेत्रों में ही रहा। ग्रामीण एवं सुदूर क्षेत्रों से सड़कों द्वारा संपर्क लगभग नहीं के बराबर था।

निर्माण एवं रख–रखाव के उद्देश्य से सड़कों को राष्ट्रीय महामार्गो (NH), राज्य महामार्गो (SH), प्रमुख जिला सड़कों तथा ग्रामीण सड़कों के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

किसी भी देश/राष्ट्र की अर्थव्यवस्था के विकास में परिवहन क्षेत्र को उस देश की अर्थव्यवस्था का संवहन तन्त्र कहा जा जाता है। **परिवहन तन्त्र एवं**

आर्थिक विकास के मध्य एक योजनाबद्ध सम्बन्ध को एक आरेखीय प्रारूप से दर्शाया गया है।



उपरोक्त परिवहन क्षेत्र का योजनाबद्ध प्रतिनिधित्व परिवहन क्षेत्र का सकारात्मक रूप है जो आर्थिक विकास की वृद्धि को दर्शाता है। यह चक्र स्वविकसित होता है, इसका नकारात्मक पक्ष भी स्वविकसित होता है, जिससे नकारात्मक उपलब्धियाँ प्राप्त होती है।

परिवहन उद्योग व इससे जुड़े अन्य उद्योग हजारों लाखों व्यक्तियों को रोजगार उपलबध कराते हैं तथा राज्य के विकास में योगदान देते हैं। एक अच्छा परिवहन तंत्र इस बात का आश्वासन देता है की उत्पादक पदार्थ/वस्तुएँ तथा व्यक्ति एक स्थान से दूसरे स्थान पर निर्धारित समय तथा उचित मूल्य में सुरक्षित रूप से पहुँचे।

किसी भी राष्ट्र के विकास के कारणों में यह निर्धारित करना जरूरी होता है कि उस देश के परिवहन तन्त्र से क्या प्राप्त होता है? इसलिए यह विश्वास करना होगा की एक अच्छा परिवहन तन्त्र किसी भी देश के सर्वांगिण विकास को वांछनीय व सुरक्षित रूप प्रदान करता है तथा परिवहन तन्त्र का असफल होना राष्ट्र के विकास पर बुरा प्रभाव डालता है।

एस.एल मिलर के अनुसार,''निश्चित ही परिवहन एक उच्च स्तरीय उत्पादन को गति प्रदान करता है।'' विकासशील देशों में ग्रामीण क्षेत्रों के सामाजिक एवं आर्थिक विकास के लिए पर्याप्त, विश्वसनीय एवं कम लागत वाला परिवहन आवश्यक होता है। एक उच्च गुणवत्ता वाला परिवहन तन्त्र निवेश को आकर्षित करने में यकीन करता है।

परिवहन, दूरी की बाधा को समाप्त कर देता है, क्योंकि आजकल एक स्थान पर बनाई गई ;तैयार की गईद्ध वस्तु अलग–अलग स्थानों पर उपलब्ध हो जाती है। चाहे पूरे संसार में दूरी जितनी भी हो। बिना परिवहन के कोई भी व्यापार एक कदम भी आगे नहीं बढ़ सकता है।

परिवहन का महत्व :

- **निर्माताओं और उत्पादकों को कच्चा माल उपलब्ध कराना :** परिवहन के माध्यम से ही कच्चे माल को उसके उपलब्ध होने के स्थानों से उन स्थानों

तक ले जाना संभव हो पाता है, जहाँ उसे संसाध्ति तथा एकत्रित करके उससे अर्द्धनिर्मित अथवा पूर्णतः निर्मित वस्तुएँ तैयार की जाती हैं।

- **उपभोक्ताओं को वस्तुएं उपलब्ध कराना** : परिवहन की सहायता से वस्तुओं को एक स्थान से दूसरे स्थान तक बड़ी आसानी और तेजी से पहुंचाया जा सकता है। इस प्रकार दूर–दराज के स्थानों पर तैयार सामान देश के विभिन्न क्षेत्रों में फैले उपभोक्ताओं द्वारा उपभोग किया जा सकता है।
- **लोगों का जीवन–स्तर बेहतर बनाना** : परिवहन–साधनों की सहायता से कम लागत में बड़े पैमाने पर सामान का उत्पादन होता है। इससे लोगों में अपनी पसंद का और अलग–अलग कीमत वाला बढ़िया किस्म का सामान खरीदने की इच्छा जागती है। इससे लोगों का जीवन–स्तर ऊँचा उठता है।
- **कम लागत में अधिक उत्पादन को सुविधाजनक बनाता है** : हम जानते हैं कि बड़े पैमाने पर उत्पादन सदा हमारी पसंद के स्थान पर होना सम्भव नहीं है, क्योंकि इसके लिए बड़े बुनियादी ढांचे की आवश्यकता होती है, विशेषतः जमीन की, जो आसानी से हर जगह उपलब्ध नहीं होती है। परन्तु परिवहन, सुगमता से मानव शक्ति एवं आवश्यक कच्चा माल विनिर्माण के लिए अंतिम रूप से चयनित स्थान पर उपलब्ध करा देता है। बड़े पैमाने पर उत्पादन से प्रति इकाई लागत कम आती है।
- **आपातकाल औरैर प्राकृतिक आपदा की स्थिति में सहायता पहुँचाना** : युद्ध या आंतरिक गड़बड़ी ;अशांतिद्ध जैसी राष्ट्रीय संकट की स्थिति में परिवहन सशस्त्र सेनाओं और उनके लिए जरूरी सामान को शीघ्रता से संकट के स्थान पर पहुंचाने में मदद करता है।
- **रोजगार सृजन में सहायता करना** : परिवहन से लोगों को ड्राइवर, कडंक्टर, पायलट, विमान कर्मचारी, समुद्री जहाज के कैप्टन आदि के पदों पर रोजगार मिलता है। इन लोगों को परिवहन व्यवसाय में प्रत्यक्ष रूप से रोजगार मिलता है। इसके अलावा कुछ लोगों को परिवहन से अप्रत्यक्ष रूप से भी रोजगार मिलता है जैसे परिवहन के विभिन्न साधनों और परिवहन के उपकरणों का निर्माण करने वाले कारखानों में लोगों को काम मिलता है।

लोग परिवहन के साध्नों की मरम्मत और रख–रखाव के लिए सुविधाजनक स्थानों पर सर्विस सेंटर भी खोल सकते हैं।

- **मजदूरों की गतिशीलता में सहायता :** परिवहन सुविधाएँ मजदूरों को कार्य के स्थानों तक पहुँचाने में बहुत मदद करती हैं। आपको मालूम होगा कि दूसरे देशों के उद्योगों और कारखानों में काम करने के लिए हमारे देश से लोग दूसरे देश जाते हैं और विदेशी भी हमारे देश में कार्य करने के लिए आते हैं। देश में भी लोग रोजगार की खोज में एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाते हैं। साथ ही यह हमेशा संभव नहीं होता कि कारखाने के आस–पास से ही मजदूर मिल जाएँ। अधिकांश उद्योगों में लोगों को उनके निवास स्थान से कार्य स्थल तक लाने ले जाने के लिए परिवहन की अपनी व्यवस्था है।

- **पर्यटन** : मनुष्य की भ्रमणशील प्रवृत्ति ही पर्यटन की अवधारणा का आधार है। एक गन्तव्य स्थल के अभाव में पर्यटन की प्रक्रिया को आगे नहीं बढ़ाया जा सकता। व्यक्ति पहले से ही यह सुनिश्चित करके चलता है कि उसे किस स्थान या किस प्रकार के स्थान की यात्रा करनी है। यह स्थान पर्यटन के किसी भी उद्‌देश्य से सम्बन्धित हो सकता हैं। जहाँ तक समय की बात है, पर्यटन की प्रक्रिया में समय का भी बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है। एक व्यक्ति द्वारा किसी स्थान पर कुछ दिनों के भ्रमण या ठहराव को ही पर्यटन माना जा सकता है। एक ही स्थान पर लम्बी अवधि के भ्रमण या ठहराव को पर्यटन की श्रेणी में नहीं रखा जा सकता, क्योंकि इस प्रकार का भ्रमण या ठहराव पर्यटन के उद्‌देश्यों के विपरीत है। पर्यटन के उद्‌देश्यों को दो दृष्टिकोणों से देखना तार्किक सिद्ध होगा– पर्यटन के उद्‌देश्य एवं पर्यटन स्थल से सम्बन्धित उद्‌देश्य। जब एक पर्यटक किसी स्थल के भ्रमण हेतु अपनी यात्रा प्रारम्भ करता है तो उसके कुछ निश्चित उद्‌देश्य होते हैं। यथा– अपने ज्ञान के स्तर में वृद्धि करना, कुछ अनदेखी एवं रोमांचक घटनाओं का परिचय प्राप्त करना, अपनी धार्मिक भावनाओं को संतुष्ट करना, एक नई संस्कृति के बारे में जानना, व्यापारिक समझौते करना, बौद्विक एवं राजनीतिक संगोष्ठी में भाग लेना तथा इन सबके साथ–साथ

आमोद–प्रमोद, क्रीड़ा एवं मनोरंजन का सुख प्राप्त करना। जब कोई क्षेत्र पर्यटन स्थल के रूप में विकसित होता है, तो उससे उस क्षेत्र को अनेको लाभ होते है। किसी पर्यटन स्थल पर पर्यटक के आने से वहॉ के स्थानीय निवासियों को अनेक रूपों में रोजगार प्राप्त होता है।

राष्ट्रीय एवं अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर वह क्षेत्र अपनी पहचान स्थापित कर लेता है, इससे उस क्षेत्र के समग्र विकास में सहायता मिलती है। जैसे कि संयुक्त राष्ट्र संघ का मुख्यालय जेनेवा, नैनीताल एवं मसूरी पर्यटन स्थल आदि। किसी पर्यटन स्थल पर पर्यटक के आगमन से पर्यटन स्थल के निवासी तो पर्यटक की संस्कृति से परिचित होते ही हैं, पर्यटक भी पर्यटन स्थल की स्थानीय संस्कृति से परिचित हो जाता है। इससे सांस्कृतिक प्रसार की प्रक्रिया को प्रोत्साहन मिलता है। इसके अतिरिक्त पर्यटन की प्रक्रिया में सरकारों को भी आर्थिक आय के साधन प्राप्त हो जाते हैं। किसी क्षेत्र विशेष में देशी एवं विदेशी पर्यटकों के आगमन से सरकार को आर्थिक आय तो प्राप्त होती ही है, विदेशी मुद्रा भी प्राप्त हो जाती है। यहां यह उल्लेखनीय है कि पर्यटन विदेशी मुद्रा अर्जन करने वाला एक ऐसा उद्योग है, जिसमें किसी वस्तु का निर्यात नहीं किया जाता है, वरन उपभोक्ता स्वयं आकर विदेशी मुद्रा का भुगतान करता है। यही कारण है कि विश्व में पर्यटन एक प्रमुख उद्योग के रूप में विकसित होता जा रहा है।

- **राष्ट्रों को निकट लाने में सहायता :** परिवहन से लोगों तथा माल के एक देश से दूसरे देश में आवागमन में सहायता मिलती है। इससे विभिन्न देशों के लोगों में संस्कृति, विचारों और रीति रिवाजों का आदान–प्रदान होता है। इससे लोगों में अन्य देशों के बारे में बेहतर समझ तथा ज्ञान उत्पन्न होता है। इस प्रकार परिवहन अंतर्राष्ट्रीय भाईचारा बढ़ाने में सहायता करता है।

कोई भी परिवहन कारोबार उपभेक्ता के बिना नहीं किया जा सकता है। प्रत्येक परिवहन सेवा से संबंधित व्यवसायों में, उपभेक्ताओं की दिन–प्रतिदिन की सेवा की गुणवत्ता की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उपभेक्ताओं के साथ और सेवा प्रदाताओं के साथ संबंध विकसित करने की जरूरत होती है। परिवहन कारोबार की

यह शर्त होती है की, कैसे एक उद्योग द्वारा उपभेक्ताओं की आकांशाओं की संतुष्टि एवं यात्रियों की सेवाओं की आपूर्ति पूरी की जाती है।''

अजमेर जिले का विकास एवं निजी परिवहन सेवा

विस्तार एवं जनसंख्या को दृष्टिगत रखते हुए अजमेर शहर को 55 वार्डों में विभाजित किया गया है। पुराने शहर में दरगाह क्षेत्र के समीप के वार्ड संख्या 18, 9, 20, 30, 32 सघन जनसंख्या वाले क्षेत्र हैं जिनका जनसंख्या घनत्व न्यूनतम 456 एवं अधिकतम 687 व्यक्ति प्रति एकड़ है। पुराने शहर में तंग गलियाँ हैं एवं शहर में एक भी चौड़ी सड़क नहीं है। वास्तुकला की दृष्टि से शहर के भवनों का कोई अपना स्वरूप नहीं है। शहर की गलियाँ टेड़ी –मेड़ी है ं एवं नालों की बहुतायत है। इसलिए राजस्थान के बड़े शहरों में अजमेर को सबसे अव्यवस्थित शहर कहा जाये तो, कोई अतिशियोक्ति नहीं होगी।

सन् 1900 तक सुरक्षा की दृष्टि से शहर की आबादी शहरी परकोटे में ही निवास करती थी। 1900–1947 तक परकोटे से बाहर केसरगंज, गुलाबबाड़ी, आदर्श नगर, क्रिश्चयनगंज आदि आवासीय बस्तियाँ विकसित हुई। 1962 में नगर विकास न्यास के गठन के उपरान्त सन् 1970 से 1980 के दशक में न्यास ने शास्त्रीनगर, वैशालीनगर, आनासागर सरक्यूलर रोड, धोला भाटा आवासीय योजनाओं का विकास किया।

1980–1990 के दशक में न्यास द्वारा ज्वालाप्रसाद नगर, नाका मदार, एम.डी. नगर, अर्जुनलाल सेठी नगर आवासीय योजनाओं का विकास किया। 1990–2000 के दशक में हरिभाऊ उपाध्याय नगर विस्तार, छतरी योजना, बाल कृष्ण कौल नगर, चन्द्रवरदायी नगर, पंचशील नगर, हरिभाऊ उपाध्याय नगर, मुख्य योजना, कोटड़ा, महाराणा प्रताप नगर आवासीय कॉलोनीयाँ नियोजित रूप से विकसित की गई हैं। वर्ष 2001–2013 के मध्य दो नई आवासीय योजना क्रमशः पृथ्वीराज नगर एवं दीनदयालपुरम जनता के लिए समर्पित कर दी गई हैं। अल्प आय वर्ग के लिए लोहागल रोड पर एक बहुमंजिला अर्फोडेबल स्कीम भी विस्तारित की जा रही है।

परिवहन अलग–अलग स्थानों से लोगों की विभिन्न श्रेणियों को जोड़ता है। इसलिए यह बहुत महत्वपूर्ण है किसी भी शहर के लिए एक प्रभावी परिवहन प्रणाली

हों । अजमेर जैसे बड़े शहर में भारी परिवहन प्रणाली की मांग ने आर्थिक विकास और ढांचागत विकास के साथ तालमेल रखने के लिए जोर दिया है। जनसंख्या के आकार में अप्रत्याशित वृद्धि होने से पर्याप्त परिवहन प्रणाली को और बढ़ाने के लिए मांग के साथ, निजी परिवहन सेवा की व्यवस्था भी की गई है। अजमेर में निजी परिवहन सेवा दो भागों में विभक्त हैः–

I. **यात्री परिवहन सेवाः–** यात्रियों का परिवहन करने में मददगार।

II. **माल परिवहन सेवाः–** माल या सामान का परिवहन करने में मददगार।

वर्तमान में अजमेर में निम्न प्रकार के निजी वाहन सेवा प्रदाता हैः–

वाहन	**पहियें**	**यात्री क्षमता**
बस	6	50–60 सीट
टैम्पो	3	15–20
टैक्सी	3	6–8
मैजिक टैम्पों	4	15
वैन	4	8
बैटरी वाला रिक्शा	3	6
लोडिंग टैम्पों(छोटा)	3–4	–
अतुल शक्ति पैसेंजर टैम्पों	3	6
जीप	4	20–25
ट्रोला (छोटा)	10	–
ट्रोला (बडा)	10	–
ट्रक	6	–
ट्रेलर	18	–
तॉगा	2	6

सामान्यतः एक कुशल और प्रभावी सेवा प्रदाता द्वारा यात्रियों की संतुष्टि में वृद्धि पर्याप्त उपयोग और गतिशीलता प्रदान करता है और यही क्रिया परिवहन व्यवसाय को बढ़ावा देती है। एक प्रभावी परिवहन प्रणाली एक विशेष राज्य या देश के आर्थिक विकास के लिए महत्वपूर्ण कारक है।

4.1 समस्या कथन

आधुनिक काल में, परिवहन सेवाएँ सबसे अपरिहार्य होती जा रही है ये लोगों को गतिशीलता के लिए मदद करती हैं। आमतौर पर यह माना जाता है कि निजी क्षेत्र के परिवहन एजेंसियों की सेवाएं सस्ती,एवं बेहतर हैं। लेकिन इन सेवाओं के बढते क्षेत्र का राष्ट्र के आर्थिक विकास में क्या योगदान है? यह किस प्रकार राष्ट्र के आर्थिक विकास में योगदान दे रहा है? आदि कई प्रश्न शोधकर्ता के मस्तिष्क में उत्पन्न होते है इसलिए शोधकर्ता के मस्तिष्क में अजमेर में निजी परिवहन सेवा प्रदाताओं का आर्थिक विश्लेषण पर शोध करने का विचार आया। इस शोध द्वारा लोगों के इस विश्वास का परीक्षण करने के लिए की निजी क्षेत्र की परिवहन सेवाएं केवल स्वयं का विकास करने के लिए है, जिम्मेदार मुख्य कारकों का भी पता लगाने कोशिश की जाएगी। शोध का शीर्षक निम्न प्रकार हैः–

'' अजमेर में निजी परिवहन सेवा प्रदाताओं का आर्थिक विश्लेषण ''

4.2 अध्ययन के उद्देश्य

इस अध्ययन का मुख्य उद्देश्य निजी क्षेत्र परिवहन सेवा प्रदाताओं के तरीके और तकनीकों का पता लगाना है, तथा इनका आर्थिक विश्लेषण करना है। इस शोध के उद्देश्य नीचे दिए गए हैं:

- अजमेर जिले के निजी परिवहन सेवा प्रदाताओं के वाहनों के प्रकारों का अध्ययन करना।
- अजमेर जिले के निजी परिवहन सेवा प्रदाताओं का आर्थिक विकास में योगदान का अध्ययन करना।
- अजमेर जिले के निजी परिवहन सेवा प्रदाताओं के यात्री परिवहन सेवा एवं माल परिवहन सेवा के आर्थिक योगदान का तुलनात्मक अध्ययन करना।

- निजी परिवहन सेवा प्रदाताओं के आर्थिक कारकों की पहचान, विश्लेषण और व्याख्या करना।

4.3 अध्ययन का महत्व

लोगों की एक स्थान से अन्य जगह पर त्वरित आवाजाही एवं जनसंख्या में वृद्धि से कुशल परिवहन सेवाओं की मांग में भारी वृद्धि हुई। निजी क्षेत्र के परिवहन उद्योग बेहतर सेवाएं प्रदान करने के लिए कटिबद्ध है क्योंकि यह उनके लिए अस्तित्व का सवाल है। अध्ययन का महत्व इस महत्वपूर्ण प्रश्न का उत्तर प्राप्त करना है की, सेवाओं के बढते क्षेत्र का आर्थिक विकास में क्या योगदान है?

निजी क्षेत्र के परिवहन सेवा प्रदाताओं एवं सरकार के लिए निम्न प्रकार महत्वपूर्ण हो सकेगाः—

- निजी क्षेत्र के परिवहन सेवा प्रदाताओं के लिए बेहतर रणनीतिक निर्णय करने के लिए सुझाव प्राप्त हों सकेंगे।
- निजी क्षेत्र के परिवहन सेवा प्रदाताओं को यात्रियों की यात्रा व्यवहार को समझने में मदद प्राप्त हो सकेगी। जिससे वो यात्रा कार्यक्रम और यात्रा और सेवा की गुणवत्ता को आकार प्रदान कर सकेंगे।
- निजी क्षेत्र के परिवहन सेवा उद्योग की मौजूदा प्रथाओं के स्तर में सुधार किया जा सकेगा।
- किराया निर्धारण में नए विचारों को बनाने, यात्रियों की गुणवत्ता सेवा देनें से सम्बन्धित रणनीतियों का विकास करने में मदद मिल सकेगी।

5.0 सम्बन्धित साहित्य का अध्ययन

सम्बन्धित साहित्य सर्वेक्षण से अनुसन्धान की अनावश्यक पुनरावृत्ति नहीं होती है। शोधकर्ता को अनुसंधान के विषय क्षेत्र के वर्तमान ज्ञान की सीमा रेखा की जानकारी हो जाती है। पूर्व अनुसन्धानकर्ताओं द्वारा सुझायी गयी समस्याओं की जानकारी के साथ ही समस्या विशेष की परिसीमाओं को समझकर उसे सही दिशा मिलती है।

बिश्नोई,एन.के. एवं सुजाता (2010), हरियाणा राज्य सड़क परिवहन उपक्रम की उत्पादकता और आर्थिक लाभ का मूल्यांकन पर पेपर प्रकाशित किया तथा पाया कि

यह विभागीय सार्वजनिक परिवहन उपक्रम का काम कर रहा है। विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 1988–89 से वर्ष 2006–07 HSRTC के वार्षिक आंकड़ों का इस्तेमाल किया गया ।उन्होंने पाया कि कुल कारक उत्पादकता 1988–89 से 1992–93 के लिए कम हो गई थी तथा यह उतार–चढ़ाव 2006–07 तक जारी रहा। HSRTC की उत्पादकता में न्यादर्श अवधि में(–) 6 प्रतिशत के आसपास की गिरावट आई है। पेपर में STHAR की TFP (कुल कारक उत्पादकता), TPP (कुल मूल्य निष्पादकता) और आर्थिक लाभ (वित्तीय प्रदर्शन) का विश्लेषण करने का प्रयास किया गया। STHAR की कुल कारक उत्पादकता सूचकांक संख्या (सॉफ्टवेयर TFPIP 1.0 संस्करण का उपयोग करके फिशर विधि) का उपयोग करके गणना की गई।

भाटिया, तृप्ति और जैन, मुग्धा (2009) ने ''दिल्ली में बस परिवहन'' पर एक अध्ययन किया। इस अध्ययन में नीली लाइनों के साथ प्रमुख समस्याओं एवं चालक दल के कारण अनुचित आपरेशन और ड्राइविंग व्यवहार तथा मालिकों के लिए प्रोत्साहन के गलत सेट के साथ ही पड़ताल को शामिल किया गया। बस सेवा के सार्वजनिक सेवा प्रदाता के साथ दिल्ली परिवहन निगम की समस्याओं, की भी पहचान की गई जो 6000 करोड़ रुपये से अधिक के घाटे में चल रहा था। मोडल प्रोत्साहित नियोजन, क्रियान्वयन, निगरानी और नियमन के लिए उचित संस्थानों की स्थापना, निवेशकों और ऑपरेटरों के लिए सही प्रोत्साहन दे रही है और प्रणाली को और अधिक यात्री की संतुष्टि के लिए विशेष ध्यान के साथ संचालित मांग बनाकर प्रणाली में सुधार करने की जरूरत है । नई योजना जो दिल्ली सरकार राष्ट्रमंडल खेल 2010, 'निजी स्टेज वाहनो के निगमीकरण' से पहले लागू सेवा प्रदान करने की व्यवस्था करने के संबंध में एक अच्छी योजना है, लेकिन विशेष प्रयोजन वाहन के लिए स्थापित द्वारा प्रभावी क्रियान्वयन और निगरानी की मांग उद्देश्य। इसके अलावा, इस दृष्टिकोण के कई खामियों में सुधार के मॉडल के आलोक में तलाश रहे हैं का सुझाव दिया। अध्ययन में यह भी के लिए जरूरत पहचानती वर्तमान परिदृश्य में रैपिड बस ट्रांजिट सिस्टम और प्रयासों सरकार द्वारा उठाए गए शहर में इसे लागू करने के लिए। गलियारे के पहले बीआरटी का एक महत्वपूर्ण मूल्यांकन

से पता चलता है कि विचार और इसके पीछे उद्देश्य नेक है, लेकिन वहाँ कुछ पूर्व शर्त है जो सार्वजनिक परिवहन की दिशा में बदलाव के लिए एक संभावना की उम्मीद से पहले पूरा करने की आवश्यकता है। अध्ययन शहर में कुछ महत्वपूर्ण स्थानों के बीच पारगमन के विभिन्न साधनों के बीच अंतर सम्बन्ध की चर्चा है। अध्ययन से पता चलता गंतव्य अंक के अधिकांश के लिए बस आवृत्ति और उपलब्धता के रूप में वैकल्पिक साधनों के लिए एक की जरूरत है बहुत गरीब है। अंत में, शोधकर्ताओं ने निष्कर्ष है कि सुधार की प्रक्रिया में कोई संदेह नहीं चल रहा है लेकिन कई खामियों जो का ध्यान रखा जाना करने की जरूरत है देखते हैं। सुधार में तेजी लाने के लिए एक की जरूरत है प्रणाली में और अधिक व्यावसायिकता के साथ प्रक्रिया।

एम्. कन्नादशन (जून, 2007), अपने लेख का प्रमुख उद्देश्य वेंड्ट (इंडिया) लिमिटेड कंपनी और वित्तीय प्रदर्शन की वर्ष 2001–02 से 2004–05 पांच वित्त वर्ष के लिए निरंतरता की वित्तीय स्थिति का पता लगाने के लिए किया गया था। अध्ययन में पांच भारित वित्तीय अनुपात के साथ “Z” स्कोर विश्लेषण के माध्यम से वेंड्ट इंडिया लिमिटेड की सामान्य वित्तीय स्वास्थ्य का मूल्यांकन करने का प्रयास किया गया है। यह स्पष्ट था कि इस कंपनी का वित्तीय स्वास्थ्य अध्ययन की अवधि के दौरान अच्छा था। कार्यशील पूंजी के प्रबंधन के मामले में कंपनी की दक्षता, जो कंपनी के अच्छे वित्तीय स्वास्थ्य को बनाए रखने में मदद करती है संतोषजनक थी।

राज्य परिवहन कर्मचारी संघ के सदस्य – STEU (2007), संबद्ध, भारत सड़क परिवहन श्रमिक नेशनल फेडरेशन ने कहा कि सरकार द्वारा अपनाई निजीकरण की नीति सार्वजनिक क्षेत्र के उद्योगों और Staterun परिवहन निगम को नुकसान पहुँचा रही थी। STEU जिसने नीतियों के खिलाफ विरोध प्रदर्शन करने और उपायुक्त के कार्यालय के सामने प्रदर्शन किया है, ने कहा कि निजी परिवहन ऑपरेटर, सरकारी पूर्वोत्तर कर्नाटक सड़क परिवहन निगम के राजस्व को खा रहे थे। लोकायुक्त जिला प्रशासन एवं उच्च न्यायालय के निर्देशों ने भी निजी ऑपरेटरों के खिलाफ कड़ी कार्रवाई करने का निर्देश दिया था। STEU का कहना है कि निजीकरण की नीति सार्वजनिक क्षेत्र को नुकसान पहुँचा रही थी।

प्रतिस्पर्धा आयोग, भारत (2007), यात्री सड़क परिवहन खंड प्रतियोगिता नीतियों, **इंटर स्टेट और इंट्रा राज्य** का अध्ययन करने के उद्देश्य के साथ यह अध्ययन आयोजित किया गया। यह अध्ययन सात राज्यों पर केंद्रित है। यह देखा गया है कि किराया सब राज्य सरकारों द्वारा तय किया गया था। निजी ऑपरेटरों के लिए कोई प्रवेश / निकास बाधा नहीं थी और वे राष्ट्रीयकृत मार्ग के अलावा अन्य मार्गों के लिए अनुमति प्राप्त कर सकते थें। राजस्थान एसटीसी, ने लागत प्रभाविता और मध्यम शुल्कों के होने के बावजूद सरकारी खजाने को करों का पर्याप्त योगदान दिया है। दूसरी ओर, पश्चिम बंगाल और केरल राजस्थान की तुलना में उच्च टैरिफ लगाने के बावजूद विपरीत प्रवृत्ति में दिखाई दिये। तीन सूचकांक अध्ययन के लिए इस्तेमाल किये गये :

प्रतियोगिता सूचकांक: विरोध समय, एक से अधिक क्षेत्र के लिए परमिट शुल्क, समय सारणी बदलने की अनुमति।

दक्षता सूचकांक: टैक्स से पहले अधिशेष, बेड़ा उपयोग, कर्मचारियों के लिए प्रति दिन प्रभावी किलोमीटर, एचएसडी की लीटर प्रति किलोमीटर, दुर्घटनाएँ प्रति लाख किलोमीटर की दूरी पर। **उपभोक्ता संतुष्टि सूचकांक:** एक बस के लिए औसत इंतजार का समय, कौशल और कर्मचारियों के प्रशिक्षण के लिए समय, बस के समय की पाबंदी, बस स्टैंड, बसों की भीड़ के बीच में बस स्टेशन, पड़ाव पर बस सेवा और ठहराव, बस में भीड़, गुणवत्ता।

सिनगैर, नरेंद्र (2007), भारत में परिवहन व्यवस्था के लिए केंद्र और राज्य सरकारों के बीच जिम्मेदारियों को बांटा गया है। व्यापक संदर्भ में केंद्र सरकार रेलवे, राष्ट्रीय राजमार्ग, प्रमुख बंदरगाहों और अंतरराष्ट्रीय शिपिंग, नागरिक उड्डयन और राष्ट्रीय अंतर्देशीय जलमार्ग के लिए जिम्मेदार है। प्रत्येक बात के लिए जिम्मेदार केंद्र सरकार एक विशेष के मंत्रालय के साथ रहता है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) 1988 में संसद के एक अधिनियम के तहत बनाया गया था, जो विकास को बनाए रखने, और प्रबंध राष्ट्रीय राजमार्ग प्रणाली के लिए जिम्मेदार हो सकता है। धन की एवं एक स्पष्ट संगठनात्मक रणनीति की कमी के कारण भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को औपचारिक रूप से फरवरी 1995

तक स्थापित नहीं किया गया था। 1998 में, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण शुरू हुआ जिसका उद्देश्य राजमार्ग विकास कार्यक्रम (एनएचडीपी) के उन्नयन और राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क को चौड़ा करना था। यह 1 अरब की वार्षिक परियोजना लागू करता है। एशियाई विकास बैंक (एडीबी) और विश्व बैंक भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की स्थापना में उत्प्रेरक थे। ऋण उपलब्ध कराने की स्थापना के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के अलावा, एडीबी ने संस्थागत विकास के लिए तकनीकी सहायता प्रदान करने में परियोजनाओं साल से अधिक अधिकार के साथ मिलकर काम किया। राज्य सरकार ने निजी क्षेत्र को बढ़ावा देने एवं टोल रणनीति सेटिंग संचालन और रखरखाव के व्यावसायीकरणय और सड़क सुरक्षा के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) और बिल्ड–ऑपरेट–ट्रांसफर (बीओटी) योजनाओं के तहत सड़क और संबंधित परियोजनाओं को लागू किया जाता है।

सिंह, संजय कुमार (2006), अपने अध्ययन में कहा गया है कि ''शहर, आर्थिक विकास और समृद्धि में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। शहरों के सतत विकास काफी हद तक उनकी शारीरिक, सामाजिक और संस्थागत बुनियादी ढांचे पर निर्भर करता है। इस संदर्भ में परिवहन प्रणाली के महत्व सर्वोपरि है। शहरी परिवहन ने शहरी विकास और शहरी जीवन को आकार देने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। शहरी क्षेत्रों के विकास का इंजन, शहरी परिवहन के रूप में देखा जा सकता है। उत्पादकता में सुधार और सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में दक्षता रखने के साथ न केवल चिंतित होना चाहिए, सभी आय वर्ग के आत्मविश्वास और सुविधा के साथ सार्वजनिक परिवहन का उपयोग कर सकते हैं प्रदान करने के साथ। बसें सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था की रीढ़ हैं। हालांकि, कई शहरों में बस परिवहन व्यवस्था यात्रा मांग में तेजी से और पर्याप्त वृद्धि के साथ तालमेल रखने के लिए सक्षम नहीं किया गया है। इसके अलावा, शहरी बस ट्रांसपोर्ट ऑपरेटरों को भारी वित्तीय नुकसान का सामना करना पड़ता। वे आम तौर पर सरकार से प्रान्त सब्सिडी पर निर्भर हैं।इस वर्तमान परिदृश्य में, वित्तीय संकट की समस्या से निपटने में शहरी बस ट्रांसपोर्ट, ऑपरेटरों के लिए सबसे बड़ी चुनौती प्रतीत होता है।

अग्रवाल और मेहदी, (2004) उनके अखबार में, ''भारत में ग्रामीण परिवहन'' कहा गया है, कि ग्रामीण परिवहन पिछड़ा, अपर्याप्त और अप्रभावी होता है। ग्रामीण

परिवहन प्रतिकूल होने के कारण नियोजन के सैत्तीस साल बाद भी ग्रामीण लोगों की आवाजाही को प्रभावित किया। हालांकि, इन अध्ययनों में केवल आम यात्रियों पर चर्चा की है,ग्रामीण क्षेत्रों के यात्रियों की समस्याओं एवं संतोष को मापने के लिए प्रयास नहीं किया गया।

लौरा, इबौला और गैब्रिएला, मैजुला (1997), '' सेवा गुणवत्ता : बस पारगमन में ग्राहकों की संतुष्टि'' का अध्ययन किया गया । सार्वजनिक परिवहन में ग्राहकों की संतुष्टि को मापने के लिए इस अध्ययन में उपकरण विशेष रूप से, एक संरचनात्मक समीकरण मॉडल वैश्विक ग्राहकों की संतुष्टि और सेवा की गुणवत्ता विशेषताओं के बीच संबंधों के प्रभाव का पता लगाने के लिए तैयार किया गया। सार्वजनिक परिवहन सेवा का विश्लेषण कैलेब्रिया विश्वविद्यालय के छात्रों द्वारा शहरी क्षेत्र से परिसर तक पहुंचने के लिए इस्तेमाल की गई बस सेवा को लेकर किया गया है। मॉडल जांच करने के लिए, छात्रों का एक न्यादर्श इस्तेमाल किया गया तथा एक सर्वेक्षण में आंकड़ों को एकत्र किया। प्रस्तावित मॉडल सेवा की गुणवत्ता एवं विशेषताओं के बीच के संबंध का विश्लेषण और आपूर्ति की सेवा में सुधार के लिए और अधिक सुविधाजनक विशेषताओं की पहचान करने के लिए परिवहन एजेंसियों और योजनाकारों के लिए दोनों के लिए उपयोगी हो सकता है।

फुटे, पी.जे. और स्टुअर्ट, डी जी (1998), ''ग्राहक संतुष्टि विरोधाभासं: एक्सप्रेस बनाम स्थानीय बस सेवा शिकागो के नॉर्थ कॉरिडोर "। पांच एक्सप्रेस और दो स्थानीय शिकागो ट्रांजिट प्राधिकरण बस शिकागो के नॉर्थ कॉरिडोर की सेवा मार्गों के लिए आयोजित ग्राहक संतुष्टि सर्वेक्षण के इस अध्ययन के परिणामों निम्नलिखित रहे

सर्वेक्षण उत्तरदाताओं ने 10 सेवा की गुणवत्ता विशेषताओं की सूची के माध्यम से उत्तर मांगा गया, पहले यह पूछा गया कि कितने संतुष्ट हैं दूसरे सेवा सुविधा के महत्व की रेटिंग। दोनों ही स्थानीय और एक्सप्रेस बस सवार ज्यादातर अपराध और ड्राइवर की ओर से सुरक्षा से संतुष्ट थे। वे दोनों अपने स्टॉप पर एक सीट और समय पर प्रदर्शन पता करने की क्षमता से संतुष्ट थे।

आर मिश्रा, आर नंदगोपाल (1993), उनके अध्ययन ''भारत में राज्य परिवहन उपक्रमः सुधार और निजीकरण रणनीतियाँ'' में पता चलता है कि गंभीर और सतत संसाधन की समस्याओं के साथ भारतीय अर्थव्यवस्था और नीति निर्माताओं पर दबाव के साथ आर्थिक वृद्धि बढ़ाने के लिए, राज्य परिवहन उपक्रमों (Stus) का निजीकरण करने की जरूरत है। यह कहा जाता है कि चाहे Stus व्यापक सुधारों से गुजरना चाहिए या निजीकरण के रूप में बहस, गंभीर अनुपात ग्रहण कर लिया है। अध्ययन सार्वजनिक क्षेत्र में यात्री सड़क परिवहन के कारोबार के अधिग्रहण के समय, राष्ट्रीयकरण के खिलाफ कारणों का विश्लेषण करने का प्रयास करता है। अध्ययन, देश के आर्थिक विकास की योजना बनाने में एक प्रोफाइल की रूपरेखा, उनके संचालन का मूल्यांकन और सुधार और निजीकरण के तरीकों को इंगित करता है।

6-0 शोध न्यूवता

शोध पत्रों की एक लम्बी श्रृंखला है, जो सड़क परिवहन को एक समृद्ध शाखा के रूप में प्रतिस्थापित करती है। निजी परिवहन प्रदाताओं के आर्थिक विश्लेषण से सम्बन्धित अध्ययनों का नितांत अभाव है। अतः अभाव निवारण एवं अध्ययन को नई दिशा प्रदान करने के उद्देश्य से शोधार्थी ने " **अजमेर में निजी परिवहन सेवा प्रदाताओं का आर्थिक विश्लेषण** " नामक शीर्षक पर शोध प्रबंध करने का विचार किया।

7.0 मुख्य परिकल्पनाऍ

I. अजमेर जिले के निजी परिवहन सेवा प्रदाताओं का आर्थिक विकास में योगदान औसत स्तरीय है।

II. अजमेर जिले के निजी परिवहन सेवा प्रदाताओं के यात्री परिवहन सेवा एवं माल परिवहन सेवा के आर्थिक योगदान में सार्थक अन्तर नहीं है।

8.1 शोध विधि

शोधकर्ता अनुसंधान के अन्तर्गत गुणात्मक व मात्रात्मक दोनों प्रकार की शोध विधियों का प्रयोग करेगा। प्रस्तुत शोध अध्ययन में सर्वेक्षण विधि का प्रयोग किया

जाएगा। मात्रात्मक अध्ययन के लिए सर्वेक्षण तथा गुणात्मक अध्ययन के लिए व्यक्तिगत (केस) अध्ययन विधि का प्रयोग किया जाएगा।

8.2 न्यादर्श एवं न्यादर्श चयन

न्यादर्श अथवा प्रतिदर्श एक समष्टि का वह अंश होता है जिसमें अपनी समष्टि की सभी विशेषताओं का स्पष्ट प्रतिबिम्ब होता है। प्रस्तुत शोध में न्यादर्श का चयन दो स्तरों में किया जाएगा।

न्यादर्श चयन निजी क्षेत्र की परिवहन सेवा प्रदाताओं का चयन दैव न्यादर्शन की लॉटरी विधि द्वारा किया जाएगा। इसमें से 50 यात्री परिवहन सेवा एवं 50 माल परिवहन सेवा परिवहन सेवा प्रदाताओं को चयनित किया जाऐंगा।

प्रस्तुत शोध अध्ययन में गुणात्मक अध्ययन के लिए व्यष्टि अध्ययन विधि का प्रयोग किया जाएगा। इसके लिए अजमेर जिलें में निजी क्षेत्र परिवहन की सेवाओं के प्रदाताओं से सम्बन्धित इकाइयों का चयन उद्देश्यपूर्ण प्रतिचयन विधि द्वारा किया जाएगा।

8.3 उपकरण(Tool)

किसी समस्या के अध्ययन हेतु नवीन तथा अज्ञात प्रदत्त संकलित करने के लिए अनेक विधियों का प्रयोग किया जाता है। एक सफल अनुसंधान के लिए प्रयुक्त उपकरणों के चयन का अत्यधिक महत्व होता है तथा विभिन्न प्रकार की सूचना संकलित करने तथा विभिन्न उद्देश्यों की पूर्ति में भिन्न प्रकार के उपकरण प्रयुक्त होते हैं।

- प्रस्तुत शोध अध्ययन में यात्री परिवहन सेवा एवं माल परिवहन सेवा परिवहन सेवा प्रदाताओं के आर्थिक विश्लेषण के लिए स्वनिर्मित मापनी का प्रयोग किया जाएगा।

- यात्री परिवहन सेवा एवं माल परिवहन सेवा परिवहन सेवा प्रदाताओं के आर्थिक विश्लेषण के व्यष्टि अध्ययन के लिए साक्षात्कार विधि का प्रयोग जाएगा। साक्षात्कार हेतु साक्षात्कार अनुसूची का प्रयोग किया जाएगा।

8.4 प्रदत्त विश्लेषण में प्रयुक्त संख्यिकीय विधियाँ

प्रदत्त विश्लेषण हेतु सांख्यिकी की आवश्यकता होती है। सांख्यिकी तकनीकों का प्रयोग विस्तारित प्रदत्तों को कुछ संख्यात्मक मूल्यों में परिवर्तित करने के लिये किया जाता है। जिससे कि प्रमाणित निष्कर्ष निकालना संभव हो सके। प्रस्तुत अध्ययन में मात्रात्मक विधि से अध्ययन के लिये सर्वेक्षण किया जाएगा। तथा उससे प्रदत्त संकलित किये जायेंगे। प्रदत्तों के विश्लेषण के लिये आवश्यक सांख्यिकी तकनीकों द्वारा गणना की जाएगी और परिणाम प्राप्त किये जायेंगे। सामान्य रूप से निम्नलिखित सांख्यिकी विधियों का प्रयोग किया जायेगाः–

I. प्रतिशत
II. मध्यमान
III. मानक विचलन
IV. टी–मान (सार्वजनिक क्षेत्र की बस परिवहन सेवाओं एवं निजी क्षेत्र की बस परिवहन की सेवाओं का उपयोग करने वाले यात्रियों के मध्य अन्तर की गणना)
V. काई –स्कवायर

8.5 चर (Varriables) : प्रस्तुत अध्ययन में चरों का वर्गीकरण निम्न प्रकार हैः–

- **स्वतन्त्र चरः–** यात्री परिवहन सेवा एवं माल परिवहन सेवा परिवहन सेवा प्रदाता।
- **आश्रित चर** आर्थिक योगदान।

8.6 अध्ययन की सीमाएँ

- प्रस्तुत अध्ययन केवल अजमेर जिले तक ही सीमित रहेगा।
- प्रस्तुत अध्ययन में 100 न्यादर्श का चयन न्यादर्श चयन निजी क्षेत्र की परिवहन सेवा प्रदाताओं का चयन दैव न्यादर्शन की लॉटरी विधि द्वारा किया जाएगा। इसमें से 50 यात्री परिवहन सेवा एवं 50 माल परिवहन सेवा परिवहन सेवा प्रदाताओं को चयनित किया जाऐंगा।

8.7 शोध में प्रयुक्त शब्दों की परिभाषा

सेवाः—

सेवाएँ वे क्रियाएँ है जिनको अलग से पहचाना जा सकता है, जो अमूर्त हैं, जो किन्हीं आवश्यकताओं की पूर्ति करती हैं एवं यह आवश्यक नहीं है वे किसी उत्पाद अथवा अन्य सेवा के विक्रय से जुड़ी हो।

निजी परिवहन सेवा

किसी व्यक्ति,समूह या व्यवसायी द्वारा संचालित या नियंत्रित परिवहन सेवा।

8.8 शोध का अध्यायवार विवरण

अध्याय प्रथम :	प्रस्तावना, सेवाओं से अभिप्राय एवं प्रकार,आर्थिक विकास में भूमिका,परिवहन का इतिहास, समस्या की आवश्यकता,उददे्श्य,परिकल्पनाऍ,परिसीमन, प्रयुक्त शब्दों का परिभाषीकरण।
अध्याय द्वितीयः	परिवहन सेवाओं से सम्बन्धित साहित्य का सर्वेक्षण ।
अध्याय तृतीय :	अनुसंधान अभिकल्प
अध्याय चतुर्थ :	अजमेर जिले में निजी परिवहन सेवा एव प्रदाताओं की आर्थिक स्थिती
अध्याय पंचम :	विश्लेषण एवं परिणाम
अध्याय षष्टम् :	निष्कर्ष तथा सुझाव, सारांश।

सन्दर्भ ग्रन्थ सूची

परिशिष्ट

सन्दर्भ ग्रन्थ सूची

1. **Arora,S.K.:** 'Economics of Management in Road Transport Industry'. New Delhi: Deep and Deep Publication, 1970.

2. **Anantha, M.P.V. Depots:** Kingpins of Transport Organisations, State Transport News, September 1971, p.6.

3. **Datta,D.C. :** Occasional Research Papers Series No.3, on "Factors Determining the variation in the Rate of Return from STU's Ministry of Shipping and Transport." October 1971.

4. **Krishnamurthy,V.A.:** "External Factors and Road Transport Costs". Transport Journal, Vol.21, No.3, March 1971, pp.19-20.

5. **Hanumanthappa,K:** Pricing and Planning of Road Transport with particular reference to Karnataka State Road Transport Corporation. Unpublished Thesis, Banalore University, 1972.

6. **Venkaji Rao,L.C.:** Management of State Transport Undertaking. Transport Planning and Finance. Nanjundappa, D.M. (Ed) Karnataka University, Dharwar, 1973.

7. **Joseph, S.C. :** 'Public Investments in Roads and Road Transport in Tamil Nadu.' 1973, p.55.

8. **Patikar Gautam:** "Passengers' Satisfaction with their Travel: A Comparative Study between the SRTU and Private Sector Bus Operators in Nagaland". Journal of Road Transport, Vol.2, No.5, pp.5-11.

9. **Report of the Pattabiram Committee**, Government of Tamil Nadu,1976, p.260.

10.**Santhosh Sharma:** "Productivity in Road Transport,CIRT,Pune,1976, pp.66-67.

11. **Hanumanthappa,K.:** 'Cost Control' measures in Kerala State Road Transport Corporation. Lok Udyog Journal, Vol.9, No.9, December 1977, p.12.

12.**Anthony Tomazinins:** Productivity, Efficiency and Quality in Urban Transportation systems, D.C.Health & Co., Lexington, 1977.

13. **Santhosh Sharma :** Productivity in Road Transport, Association of State Road Transport Undertakings, New Delhi, 1977,pp.13-36.
14. **Veeramani, C.:** Productivity of Manpower Maintenance and Repairs, Seminar on Productivity in STUs, CIRT, Pune, November 26-27, 1976, p.23.
15. **Alwin Prakesh,B.:** An Economic Assessment of the Kerala State Road Transport Undertakings, unpublished Thesis, Kerala University,1978.
16.**Kraft,W.H and Deutschman,H.:**"Bus Passenger Service- Time Distributions." Deep and Deep Publications, New Delhi, 1978.
17. **Sudarsanam:** Pricing in State Road Transport. Journal of Transport Management, February 1978, p17-19.
18. **Underwood,W.C.:** Performance Indicators: Necessary Management Tool, Transit Journal, Winter, 1979.
19. **Shitole, V.S.:** Passengers and goods transport business in the Kolhapur City, Indian Dissertation Abstracts, January- March, 1979.
20.**Williams Martin:** Firm Size and Operating Costs in Urban Bus Transportation. The Journal of Industrial Economics, Vol.XXVIII, December 1979, p.8.
21. **Report of the Pandey Committee:** The National Transport Policy Commission (NTPC), 1980.
22. **Janusz C. Supernak, Maheswarlal Kapoor, Richard Leja and Roger Locks:** "International Solution to Rural Transport Problems: How useful for Developing Countries," in Dimension of Rural Transportation, ed.D.Paduranga Rao, New Delhi: Inter India Publication, 1981, p.135-160.
23. **Jon E. Burkhardt and Armando M.Lago:** "Predicting Demand for Rural Transit systems," Traffic Quarterly, January,1982, p.271-95.

24. **Great Britain Department of the Environment**, Review of Rural Transport, London: 1983, p.85-160.

25. **Abaynayaka,S.W.:** Hide H.Morosiuk,G and Robinson,R. Tables for Estimating Vehicle Operating, Costs of Rural in Developing Countries, Crowthorne: Department of the Environment and Transport, Transport and Road Research Laboratory LR 723, 1984.

26. **Ceglowski, K.P, A.N. Laga and J.E. Burkhardt:** Rural Transportation Costs, Crowthorne : Department of the Environment and Transport, Transport and Road Research Laboratory LR 661, 1986.

27. **Zografos,K.G, Levinson,H.S:** "Passenger Service Times For A No-Fare Bus System." Sage Publications, New Delhi, 1986.

28. **Patnakar, P.G.:** Road Passenger Transport in India, Pune: Published by Central Institute of Road Transport, Training, and Research, 1987.

29. **Shivaji Singh, M.:** "Rural Transportation and Corporate Objectives – A Case Study," Journal of Transport Management, April 1988 : p.31-35.

30. **Munirathna Naidu, K.:** "Road Transport and Rural Development in India," in Dimension of Rural Transportation ed. D. Panduranga Rao, New Delhi : Inter- India Publication, 1988, p.86-92.

31. **Kumbhakar,et.al.,:** "Productivity Growth in Passenger-Bus Transportation: A
Heteroskedastic Error Component Model with Unbalanced Panel Data." Indian Journal of Industrial Relations, November, 1988.

32. **Sahabandhu, M.J.:** "Activity-Based Methodology to Ascertain Transportation Needs and Allocate Financial Support for Rural Bus Service," in Dimension of Rural Transportation ed. D. Panduranga Rao, New Delhi: Inter-India Publication, 1989, p.37-54.

33. **Ganesan,R.:** "Economics of Rural Transportation," Journal of Transport Management, February, 1990, p.5-8.

34. **Government of Tamilnadu; Report of the Export Committee** on Transport Sector by R. Thillainayagm Chairman, Madras: Government of Tramilnadu, 1991.

35. **Arasangovan, S.G.:** "Rural Transport Planning and Operation," Journal of Transport Management, July 1991, p.15-19.

36. **Banerji:** "Analyzing the Causes of Poor Financial Performance of Public Sector Transport." Indian Economic Review, June 1992, Vol.6, No.1-2, pp.1-23.

37. **Venkaji Rao,:** "The Managerial Problems Of State Transport Undertakings With Special Reference To Mysore State". New Delhi: Inter- India Publications,1993.

38. **Mishra,R.K, Nandagopal,R.:** "State Transport Undertakings in India: Reforms and Privatization Strategies." New Delhi: Deep and Deep Publication, 1993.

39. **Banister, D.J.:** "Transport Need in Rural Areas : A Review and Proposal", "Transport Reviews, May 1993, p.35-49.

40. **Ochoja,A.D. and Brownlee A.T.:** "Simple Indices for Diagnosing Rural Public Transport Problems, Traffic Engineering and Control, April 1993, p.482-85.

41. **Peter G. Eibl :** "Design And Use Of Digitized Road Networks in International Road Transport." Journal of Transport Management, July 1994, p.15-19.

42. **Vijayaraghavan, T.A.S. :** "Strategic Options for State Road Transport Undertakings in India." Journal of Transport Economics and Policy, February 1995, p.141-153.

43. **Pereia :** "The Financial Performance Of The Pallavan Transport Corporation." Journal of Transport Management, Nay 1995, p.5-8.

44. **Kjell Jansson,:** "Welfare and Markets in Passenger Transport." International Journal of Transport Economics 9.2, 1996, p.193-203.

45. **Koutsopoulos, K.C.:** “Determining Transport Needs,” Traffic Quarterly, July 1996, p.397-412.
46. **Mary Benell,:** “Social Research in Transport : The French Experience as seen from the U.K,” Social aspects of Transport: How to Use Social Research in Transport Policy Making, Chichester: The Proceedings of a conference held at West Dean on 14 -17 September, 1997.
47. **Laura Eboli and Gabriella Mazzulla,:** “Service Quality Attributes Affecting Customer Satisfaction for Bus Transit.” England : Saxon House, Teakfield Limited, 1997.
48. **Foote, P.J. and Stuart, D.G.:** “Customer Satisfaction Contrasts: Express Versus Local Bus Service In Chicago's North Corridor.” Journal of Transport Management, April 1998, p.31-35.
49. **James Stoner and Vincenzo Milione:** “Behaviour Analysis of Travel and Activity,” Determinants of Travel Choice, ed., David ‘A. Hensher and Quasim Dalvi, England: Saxon House, Teakfield Limited, 1998.
50. **Brendan Phillips, Peter Sanders,:** “Time-Based Zones: An Alternate Pricing Strategy.” Journal of Transport Economics and Policy,January 1999, p.278-286.
51. **Panduranga Rao, D. and Rama Rao, B.:** “Factors Influencing the Transport Behaviour of Man,” Journal of Transport Management, June 2000, p.15-21.
52. **Hillman M.Menderson, and Whalley,A.:** Personal Mobility and Transport Policy, London : PEP Broadsheet, 2001, p.542.
53. **Mcleod, F.:** “Estimating Bus Passenger Waiting Times From Incomplete Bus Arrivals Data.” Traffic Quarterly 27, 2001, p.289-306.

54. **Koushki, P. A, Al-Saleh, O. I. and Al-Lumaia, M.:** “On Management's Awareness of Transit Passenger Needs.” Journal of Transport Management, February 2002, p.5.

55. **Agarwal, A.L. and Mehdi, S.:** “Rural Transportation in India,” in Dimension of Rural Transportation, ed. D. Panduranga Rao, New Delhi: Inter-India Publication, 2004, p.175-183.

56. **Mukti Advani1 and Geetam Tiwari :** “Evaluation Of Public Transport Systems: Case Study Of Delhi Metro.” Journal of Transport Management, April 2009, p.34- 38.

57.**Tripti Bhatia and Mugdha Jain:** “Bus Transport in Delhi”. International Economic Review, October 2009, Vol.11, No.3, pp.399-411.

Signature of Candidate with date.

Out Line of the Synopsis Approved

Signature of Supervisor with date